DELEGACIÓN DE TRABAJADORES DEL BUQUE BOREALIS

Ver exposición

EMPRESA RÍO DE LA PLATA S.A.

Ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 10 de agosto de 2004

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Ricardo Falero (Vicepresidente).

MIEMBROS: Señores Representantes Ricardo Berois Quinteros, Francisco Ortiz, Esteban Pérez y Leonel Heber Sellanes.

INVITADOS: Por los trabajadores del buque Borealis, señores Ricardo Fierro, Horacio Fonseca y Marcos Acosta.

Por la empresa Río de la Plata S.A., señores Jorge Etchart, Raúl Couselo y Ricardo Couselo.

SEÑOR PRESIDENTE (Falero).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Cámara de Diputados da la bienvenida a los señores Ricardo Fierro, Horacio Fonseca y Marcos Acosta, ya que recibió una solicitud de entrevista vinculada al viaje del buque pesquero Borealis, que opera en El Callao, puerto de Lima, en la República de Perú y que tiene que ver con la eventual responsabilidad del patrón de pesca quien otorga poder absoluto al contramaestre -algo muy exagerado, a criterio de quienes nos visitan- con respecto al funcionamiento del buque.

Les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR FIERRO.- En primer lugar, agradecemos a esta Comisión que nos reciba. En segundo término, queremos plantear los pormenores sucedidos a bordo en el viaje inaugural con bandera uruguaya -como bien lo decimos en nuestra carta-, que tuvo sus inconvenientes; queremos hablar de lo que nos ocurrió a nosotros a bordo.

En la carta adjuntamos una lista con los nombres de los tripulantes. Si bien el Capitán es la principal figura, el patrón de a bordo es el 1er. Oficial, señor Vicente Suárez Santos. El contramaestre que nos dirigía -nosotros somos personal subalterno, marineros- también es un extranjero, concretamente de nacionalidad chilena.

Desde que comenzó el viaje, una y otra vez fuimos objeto de malos tratos a bordo, de mala comunicación -y hasta la idoneidad podemos cuestionar- por parte del contramaestre.

Como decimos en la primera carta -vamos a analizar ítem por ítem- nos asombra profundamente que, quien delega el poder absoluto a alguien que en sus funciones está siendo bastante incompetente, no analice la situación y empiece a dialogar al respecto.

El día 24 de mayo a la hora 23 y 30 convocamos al señor Vicente Suárez Santos, y en ese momento nos comunica todo tipo de cosas.

A nosotros acá se nos exigen los cursos OMI para navegar; es decir, la Organización Marítima Internacional nos exige la realización de determinada cantidad de cursos para mejorar las condiciones laborales a bordo, la relación entre los integrantes de la comunidad, etcétera. Desconocemos si esos extranjeros hicieron esos cursos. Cuando alguien aprende este tipo de cosas, se debe intentar mejorar, y esto no lo hicieron.

Por otra parte, podemos decir que los españoles tuvieron carta libre de acceso a la alimentación, y nosotros no. Sabíamos que íbamos a un barco con bandera uruguaya pero no que los usos y costumbres eran otros. La anterior bandera que tuvo ese barco fue la de Togo, y antes había tenido la de otros países que en este momento no recuerdo. De todos modos, el contramaestre actuó según el sapo la pedrada: según lo que le convenga, tal vez puede ocasionar su bandera en la popa. Quizás, su criterio haya sido el de querer usar las mismas condiciones. Entonces, nosotros, que tenemos nuestro Estado de derecho, tenemos una manera de comunicarnos, tenemos nuestras costumbres y, por lo tanto, hicimos lo que creímos que correspondía: comunicarnos con ellos.

Por otro lado, el jefe de máquinas, un señor uruguayo, en varias oportunidades tuvo que hacer la guardia y para ello, quien debía llamarlo era un español el señor Antonio Da Costa, que figura con el número 6, como engrasador. Ellos dos compartían el mismo camarote, y la actitud de golpear la cucheta para llamarlo a hacer la guardia, no es la que nosotros usamos.

También se nos dijo ahí -lo señalamos con propiedad- que ese era un barco español y que se hacía lo que dictaminaban ellos, como dice el refrán: Dios en el cielo y el patrón en el barco.

Podríamos escribir un libro con las anécdotas de todo lo sucedido. Aclaro que nosotros dijimos que había que tratar de salir adelante, que era el viaje inaugural, que por suerte había inversores que en Uruguay apuestan a esta modalidad, pero nosotros haremos saber estas cuestiones en todos los ámbitos en que seamos escuchados. Por suerte, hemos encontrado eco en esta Comisión y lo agradecemos. Además, hace unos días estuvimos con el Capitán Flangini, Director Nacional de Recursos Acuáticos, y le comunicamos esta situación. También estuvimos en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y en los medios de comunicación. A nosotros nos parece bien que vengan los inversores, pero deben respetarse las leyes de nuestro país.

Los trabajadores venimos a comunicar estas preocupaciones, que no son aisladas. Omití decir que nuestra embajada en Perú ya está en conocimiento de esta situación para que a los trabajadores uruguayos que integran la tripulación de dos barcos que están allá, no les suceda lo mismo que a nosotros. Desgraciadamente, ha salido a la luz que hemos pasado de estar casi en el podio con nuestra bandera en el ámbito internacional a estar en situaciones bastante incómodas como el tema del Viarza, el Maya V y otros barcos que han cometido delitos que no queremos que vuelvan a ocurrir.

SEÑOR ACOSTA.- Soy directivo del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y he venido a acompañar a estos compañeros como representante de ese gremio.

Quiero aclarar que a nosotros siempre se nos ha acusado de estar contra los inversores que vienen a nuestro país, y no es así. Por el contrario, siempre vamos a estar a favor de las buenas inversiones, pero en la pesca

nos hemos encontrado con situaciones en las que los empresarios manosean a nuestros trabajadores. No notamos cuál es el beneficio para nuestro país.

En la DINARA también comentamos que en los barcos de bandera uruguaya el capitán y el maquinista únicamente salen a despachar, no cumplen sus funciones como deberían y, sin embargo, el patrón gallego asume la responsabilidad a bordo y nuestros trabajadores quedan totalmente desamparados. Por eso, siempre bregamos porque la tripulación de los barcos de bandera uruguaya sea cien por ciento uruguaya, ya que, reitero, los trabajadores están siendo manoseados, no notamos cuál es la ganancia para el país.

SEÑOR SELLANES.- En esta Comisión hemos considerado este asunto en innumerables ocasiones. Inclusive, hemos llamado a Comisión al Capitán Flangini y a otras autoridades. Pero en el tema de la pesca -y ustedes lo saben mejor que nosotros- la pelota se pasa de unos a otros y, en definitiva, nadie resuelve nada.

Me parece que este asunto es más laboral que propio de esta Comisión. Entonces, pienso que deberían insistir ante la Comisión de Legislación del Trabajo que podría tener más participación en esto, ya que es un tema vinculado también al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, más allá de que en cuanto a las tripulaciones tiene que ver Prefectura y DINARA.

SEÑOR ACOSTA.- Al sindicato de la pesca, le gustaría que más adelante esta Comisión nos recibiera para ocuparnos del tema de la anchoíta y de los barcos que están operando en La Paloma.

SEÑOR PRESIDENTE.- El sindicato debe solicitar la entrevista a través de Secretaría.

Tenemos otras situaciones similares a esta y una vez que la analicemos veremos exactamente el camino que toma la Comisión. No sé si tenemos acá la dirección o la forma de ubicar a la empresa.

SEÑOR FIERRO.- El abogado representante de la empresa es el señor Parrilla, la Agencia es La Marplatense y la empresa se llama Ebralito S.A. y está en la calle 25 de Mayo 555, Unidad 515.

Hemos concurrido a hablar sobre los permisos y sobre todo ese tipo de cosas, sobre lo cual sabemos se va a trabajar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo había entendido que el tema en cuestión era el relacionamiento a bordo.

SEÑOR FIERRO.- Claro que es así.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, lo relativo a los permisos es otro tema y ustedes han venido por el tema del relacionamiento a bordo.

La nota que yo tengo en mi poder y que ustedes enviaron tiene que ver con la forma del relacionamiento a bordo. Lo que corresponde es que hablemos a la empresa a los efectos de tratar este tema.

SEÑOR FIERRO.- Estoy de acuerdo.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca agradece la visita de los trabajadores del buque Borealis y seguiremos haciendo gestiones para ver qué es lo que pasa en estos barcos.

(Se retira de Sala una delegación de trabajadores del buque Borealis)

(Ingresa a Sala una delegación de representantes de la empresa Río de la Plata)

———La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca del Parlamento está dando respuesta a una solicitud de representantes de la empresa Río de la Plata S.A. integrada por los señores Jorge Etchart,

Raúl Couselo y Ricardo Couselo.

Por lo que dice la nota el tema tiene que ver con la incorporación de buques pesqueros a la bandera uruguaya y la obtención de los permisos correspondientes para dichas pesquerías. Además, tenemos un anexo que llegó al día siguiente en forma de fax que tiene que ver con inconvenientes con los que se ha encontrado el buque pesquero Playa Pocitos para desarrollar su actividad comercial.

SEÑOR ETCHART. - Básicamente, la empresa Río de la Plata ha hecho las gestiones de abanderamiento y obtención de licencia para nueve buques pesqueros, de los cuales algunos ya han sido incorporados recientemente, como los casos del Playa Pocitos, del Australis y del Borealis y hay seis que están en vías de incorporación que tienen sus proyectos dentro de DINARA hace más o menos un año. Estos buques reúnen todas las condicionantes para obtener la bandera y los permisos y cuando se presentaron acá el objetivo era la captura del tiburón azul y de fauna acompañante, aunque los biólogos prefieren llamarle fauna asociada.

Cuando presentamos los proyectos obviamente se nos dio una tolerancia de un 10% de "by catch" en lo que era la fauna asociada o especies acompañantes.

Dos de los buques, el Australis y el Borealis, están operando en el Pacífico, océano que todavía no está contingentado como es el caso del Atlántico, que si lo está. Uruguay tiene acceso a las capturas de túnidos y afines en unas 820 toneladas. Esa era la última información de que disponíamos.

Cuando detectamos que si bien las licencias de pesca para túnidos y afines estaban otorgadas pero no estaban siendo explotadas, nos llegó información fidedigna -podemos establecer la fuente en caso de que sea necesario y de que ustedes lo entiendan conveniente- de que por esta razón ICCAT le iba a restar cuota a Uruguay como país por no capturarla, por no explotarla. Solicitamos a DINARA que nos otorgara parte de esa cuota para estos buques, es decir, cambiar la especie objetivo de tiburón con fauna acompañante y pasarnos al pez espada.

Fuimos informados de que esa pesquería estaba absolutamente cerrada.

El día de la salida del buque Playa Pocitos, en su viaje inaugural con la bandera uruguaya, se nos entrega por parte de DINARA la licencia de pesca a ser explotada. El día anterior habíamos tenido una reunión con el señor Flangini y él en persona nos había dicho que nos iba a otorgar el 10% de "by catch" de fauna acompañante ya que es imposible realizar la pesca y evitar determinadas especies que vienen en el anzuelo, no habiendo forma de separarlas en el agua. Además, hay una reglamentación muy clara que establece que no se puede picar las líneas para no subir ese pescado, ni tampoco se lo puede tirar muerto al agua y, como hay que ajustarse a un plan HACCP se debe desviscerarlo, desaletarlo, es decir, procesarlo y guardarlo en la bodega.

El día de la salida del buque nos entregan la licencia en cuestión, en la que se establece tolerancia cero, específicamente hablando del pez espada.

SEÑOR SELLANES.- El día de la salida del barco ¿les cambian el permiso para no pescar más tiburón azul y sí pez espada?

SEÑOR ETCHART. - No; nos dan permiso para pescar tiburón azul, bajando a cero la tolerancia para pez espada, lo cual está especificado en el permiso. Decía así: no se tolerará un solo gramo de pez espada.

SEÑOR SELLANES.- El pez espada ¿es acompañante del tiburón azul?

SEÑOR ETCHART. - Sí; en lo que son los túnidos, cuando uno se dirige a una especie objetivo siempre hay un abanico que puede ir entre el 10% y el 20% de especies que compiten por un mismo espacio trófico. Me refiero a especies que comen un mismo tipo de carnada que, en este caso, es calamar o caballa y que van a competir por esa comida. Podemos regular o aumentar la captura de tiburón si bajamos la pesca de pez espada, atún o fauna acompañante, cambiándonos de situación geográfica.

Debido a que son grandes migratorios esto tampoco debe hacerse en el mismo lugar, o sea que hay que buscar la pesquería.

De hecho, cuando el buque pesquero Playa Pocitos sale en la primera marea -es decir, en esta a la que nos estamos refiriendo-, en la primera semana se le da la pesca a la inversa. O sea, estaba pescando un 90% de pez espada y un 10% de tiburón. Para evitar esa situación navegó siete días al sur para irse a aguas más frías, donde es menos viable la captura de pez espada y más viable la captura de tiburón. Ahora bien, cerrarla a cero es algo biológicamente imposible.

Debemos acotar que disponemos de un informe del biólogo Mario Batallés -el que haremos llegar a esta Comisión- en el que se hace mención a la imposibilidad de separar estas especies que compiten por un mismo espacio trófico. Además, mantuvimos una reunión con el doctor Nión de DINARA y le preguntamos si él, como técnico, nos podía asesorar acerca de cuál era la fórmula para llevar a cero estas capturas. Él entiende que esto es imposible. Es decir que puede ser una decisión plasmable en tinta y papel, pero no en los hechos.

El día de la salida del buque nos encontramos con que la tolerancia para "by catch" y fauna acompañante era cero. Ante esta eventualidad volvimos a reunirnos el contador Couselo, el Capitán Flangini, la abogada de DINARA, la doctora Beatriz Silveira y quien les habla y le planteamos al Capitán Flangini que era un poco difícil cumplir esa normativa. Además, cuando nosotros capturamos ese pescado, la tripulación se ajusta a un plan HACCP que, obviamente, me obliga a procesar ese pescado. Por ende, estoy generando un costo financiero real en cuanto a espacio en bodega, a frío y sobre todo a trabajo de esa tripulación. Nos contestó que mientras él estuviera en DINARA, si bien no lo podía poner en el papel hechos porque Uruguay quedaría pasado en la cuota ICCAT, habría una tolerancia para la captura.

Al regreso del buque en esta primera marea, el barco vino con un 12% de la captura total de pez espada en las bodegas. A los dos días de estar en tierra, luego de haber descargado y vendido el pescado -porque los barcos, al llegar a tierra, venden y descargan directamente al nuevo propietario de la mercadería- nos llegó una comunicación de DINARA diciendo que se nos iba a incautar el pez espada en cuestión. Como ya había sido vendido lo primero que hicimos fue informar y que si no había un cambio de decisión -ante la cual apelamos- lo único que nos quedaba era indemnizar al Estado por un monto equivalente. El pez espada se vende en plaza a US$ 2,5 o US$ 3,5, dependiendo del tamaño y especie, pero a nosotros se nos cotizó a US$ 7, tomando como referencia el precio de Infopesca Europa. Obviamente, una Coca-Cola no cuesta lo mismo en Europa que en Uruguay y nosotros somos una empresa uruguaya.

Quiere decir que tenemos dos problemas. Uno de incautación, a nuestro juicio, arbitraria y mal aplicada, y otro en cuanto a los valores aplicados al momento de exigirnos esa indemnización. Tuvimos una reunión con el Ministro Aguirrezabala a los efectos de informarle sobre esta situación y hacerle el planteo de que no es una especie separable, de que no es un caso puntual y aislado y que se va a dar en el Playa Pocitos y en los demás buques, y que no tenemos forma de evitarlo porque es parte de la captura del barco y del trabajo de la tripulación. Además, son fondos que la empresa necesita para continuar operando como tal, porque si le cortamos el 10% de la especie y además, si se le cotiza a mayor valor, tal vez le estamos sacando, cada vez que entra, esa diferencia que la hace viable o la diferencia entre empatar y obtener un beneficio.

El Ministro, muy acertadamente, nos dijo que sí, que él entendía la situación y que miraría puntualmente el caso del Playa Pocitos que ya había infringido la ley -mañana tenemos una nueva reunión-, pero en lo relativo al "by catch" o fauna acompañante expresó que desde ese momento podíamos contar con que la posición se iba a revertir porque había un error y que al igual que a todos los buques pesqueros del mundo se nos iba a tolerar la fauna acompañante.

Esperamos 48 a 72 horas -no recuerdo exactamente- y fuimos nuevamente a hablar con el Capitán Flangini a los efectos de plantearle la modificación en la licencia de pesca del buque Playa Pocitos y de los otros seis que en forma de proyectos están esperando a ser aprobados. El Capitán Flangini nos contestó que el Ministro estaba equivocado, que de ninguna manera y bajo ningún concepto iba a otorgar un "by catch". Con estas reglas de juego el Playa Pocitos está desarrollando su segunda marea que completará en 20 días. A los seis proyectos los tenemos retenidos a la espera de que se revoque esa decisión porque esas reglas de juego no son viables para que las empresas sean viables en el país. Los casos del Australis y del Borealis no los traigo porque están en el Pacífico, y si bien están con una licencia de quella, pueden capturar pez espada porque esta especie no aún no está contingentada en el Pacífico, no está cuotificada. Esto se va a hacer el año que

viene, y a Uruguay le hace muy bien tener dos barcos en esa zona para crear historial y antecedentes -que es como se reparten las cuotas- y poder reclamar cuota el año que viene.

Basados en eso también solicitamos al Capitán Flangini que nos diera licencias específicas de pez espada para operar en el Pacífico, y nos dijo que él no podía decidir sobre el océano Pacífico porque no tenía injerencia. Aquí hago una salvedad y quiero hacer notar que España está financiando, -para sus buques que operan en el Pacífico- a fondo perdido todo el combustible, los gastos de la marea, el sueldo de los tripulantes, etcétera, además de que los buques se quedan con la captura en beneficio propio, a los efectos de marcar presencia en la zona y poder reclamar cuota el año próximo.

La actitud de nuestra DINARA, muy lejos de incentivar la incorporación de buques y la creación de nuevas empresas y fuentes de trabajo y de apoyarnos con leyes que son mundiales y cosas que no son nuevas en ningún caso en ninguna pesquería nos está cercenando nuestra posibilidad de trabajo y de continuar como empresa. En los hechos, el Playa Pocitos no puede dar una tercera marea con estas reglas de juego, mucho menos, pagando a US$ 7 un pescado que vendió -según el tamaño- a US$ 2,5 o US$ 3,5. Si, por otro lado, entregamos directamente el pescado a DINARA igual vamos a tener que pagarle por el tonelaje capturado a los tripulantes. Es decir que tenemos un contrasentido.

Por último, quiero que quede bien claro a esta Comisión que Uruguay no está explotando ni siquiera el 50% de la cuota ICCAT otorgada porque no hay barcos operando sobre el pez espada. Los dos que están operando y que tienen licencias otorgadas por 400 toneladas son menores a 25 metros y para el ICCAT son buques artesanales, lo que significa que no los contabiliza. Además, son buques fresqueros, uno de ellos hace casi un año que no opera y el otro sale cada 60 o 90 días

Poseemos la documentación para respaldar todo lo que hemos dicho hasta el momento, desde los informes biológicos hasta la salida de esos buques. Ponemos a disposición la documentación que haga falta. El hecho es que hasta ahora no hemos encontrado una solución para esto, y ante el eventual complemento de marea del Playa Pocitos como caso puntual y como insignia de lo que puede pasar con los otros buques, debemos modificar urgentemente esta situación y que se pongan de acuerdo las partes, porque lo que hablamos con el Ministerio es totalmente distinto de lo que nos dice DINARA. Los planteamientos de DINARA difieren en lo verbal y en lo escrito. Recurrimos a esta Comisión para ver si de alguna manera podemos plasmar estas nueve empresas extranjeras que ya están con sus buques acá. Son naves de última generación, mayores de 45 metros, todos buques congeladores factorías, unidades en perfecto estado, nuevas, no problemáticas, y además, todas las empresas tienen fondos propios, porque acá no hay un solo dólar de préstamo del Estado ni de ninguna entidad privada. Son empresas totalmente saneadas y con fondos propios.

SEÑOR COUSELO (don Raúl).- Un aspecto importante es que no se nos adjudica ese "by catch" porque, supuestamente, están otorgadas la totalidad de las cuotas de Uruguay. Sin embargo, en estos días nos están ofreciendo 20 toneladas que tiene DINARA -no sé si fue un error al sacar los montos- y que, aparentemente, serán colocadas mediante licitación o lo que fuera.

SEÑOR ETCHART. - Esta cuota de pez espada que está otorgada y no explotada a la que hice referencia, al igual que las 400 toneladas que están en poder de un armador de La Paloma y otras treinta y tantas que posee un armador de Montevideo, están a la venta. Yo puedo acceder a ellas. Pero no tengo armadores dispuestos a abonar US$ 4:000.000, que fue lo que me pidieron por las 400 toneladas que están en La Paloma, o US$ 150.000 por las treinta del buque que se acaba de hundir frente a Isla de Flores.

También está claro que el reglamento de DINARA dice que si en seis meses no se explota la licencia de pesca deberá regresar a esa Dirección para que se otorgue a quien sí la pueda explotar. Estas cuotas se están manejando estilo bonos del tesoro o valores: las tengo en el cajón y las negocio. Lo que pretendemos es obtener cuotas porque, de hecho, los barcos están acá o a 20 días de navegación; los podemos hacer entrar en cualquier momento. Están pintados de naranja y han pasado pre-inspecciones de la Marina Mercante. Estamos listos para salir a pescar. En cambio, las cuotas están durmiendo dentro de cajones, en algunos casos, hace más de dos años.

SEÑOR BEROIS QUINTEROS.- No soy muy entendido en el tema y quisiera aclarar algunos puntos. ¿Cuál es la cuota que tiene Uruguay de pez espada, y cuánto es lo que hoy está usufructuando el país?

SEÑOR ETCHART. - Originalmente, Uruguay tenía 890 toneladas. En la penúltima reunión de ICCAT se nos quitaron 190. Se supone que en la siguiente no, pero en la otra, que se realizará en Sevilla, Brasil va a reclamar 400 toneladas más de la cuota de Uruguay porque no la explota y a Brasil no le alcanza porque está sobreexplotando la suya. Reitero que esta información que les estoy dando, con su autorización, la obtuve del señor Juan Martín Fragueiro, actual Secretario General de Pesca de España, de quien soy amigo personal y nos ha ido comunicando la situación de ICCAT. Actualmente, Uruguay posee 630 o 650 toneladas para repartir entre su flota. Operativos a la captura del pez espada, como les va a surgir de la página del ICCAT en Internet, hay dos buques en el océano Atlántico. Son dos buques fresqueros. Ellos disponen de 400 toneladas, pero si navegaran los 365 días del año y operaran las 24 horas sin parar no podrían capturar 100 toneladas al cabo de un año. Esto lo respaldo con los informes técnicos tanto del departamento técnico de DINARA como de la Marina Mercante. Esos buques no tienen capacidad de captura como para poder explotar la cuota. En base a la no explotación se nos va a recortar la cuota. Nosotros perseguimos un interés comercial empresarial privado pero, además, que conste que la próxima pérdida de la cuota de pez espada frente a ICCAT y que Uruguay deje de ser integrante y miembro pleno, es responsabilidad estrictamente nuestra, porque tiene razón el señor Flangini: está otorgada pero no explotada.

SEÑOR BEROIS QUINTEROS.- De las 650 toneladas que hoy tiene Uruguay ¿explota 400 por un lado y 30 por otro?

SEÑOR ETCHART. - Hay un solo buque que está capturando espada; tiene una licencia de 90 toneladas o de 120 toneladas -no estoy seguro- y es un buque congelador con capacidad de navegar durante 90 días y de hacer capturas incidentes a nuestra cuota ICCAT. Ahora bien: el señor Caorsi, armador de La Paloma, tiene otorgadas 400 toneladas, pero dispone de dos buques fresqueros de fibra de vidrio que en cada salida capturan entre 7 y 9 toneladas y pueden salir únicamente cuando las condiciones de mar son muy buenas porque esos barcos de fibra tienen mucho balanceo, por lo cual no son aptos para que la marinería pueda trabajar con mal tiempo. Por lo tanto, no tiene la herramienta para poder capturarlas. Esto es como que se pretenda cargar 20.000 kilos de leña en una camioneta Toyota que carga 1.000 kilos: o hace veinte viajes o no los carga.

SEÑOR ORTIZ.- ¿Qué capacidad de pesca tiene cada uno de los barcos que salen a pescar, en los tres meses, si es que duran ese tiempo en alta mar?

SEÑOR ETCHART. - Entre 120 y 130 toneladas es su capacidad de bodega. Pero debemos tener en cuenta que la pesca de palangre permite una captura máxima de entre 1.500 y 1.700 kilos por día, en una marea de 90 días y en una jornada descollantemente excelente, y no todas lo son. Además, debemos restar cinco o seis días de navegación hacia afuera y otro tanto hacia adentro, ya que esto es una especie granmigratoria y no costera. De ahí que este tipo de buque tampoco genera problemas de incursión en aguas de terceros países y demás porque este tipo de pesca solamente se da en alta mar.

SEÑOR BEROIS QUINTEROS.- O sea que Uruguay estaría sentenciado porque, si vamos a los números, la explotación real no llega a cien. Por lo tanto, va derecho a perder la cuota; no hay argumento que pueda sostener que Uruguay la mantenga.

SEÑOR ETCHART. - La apreciación del señor Diputado Berois Quinteros es correcta. Además, pongo a disposición de cualquiera de los integrantes de la Mesa los teléfonos del señor Fragueiro y de los Directores de ICCAT a los efectos de que se puedan informar directamente con la gente que está empapada en el tema.

¿Cual es el interés de España en que Uruguay no pierda la cuota ICCAT y que no la obtenga Brasil? Si Brasil obtiene la cuota ICCAT, España estaría perdiendo unos treinta o cuarenta buques que en este momento están operando a charteo en casco desnudo en esa modalidad. Vale decir: son buques de bandera española a los que Brasil permite pescar bajo la bandera brasileña con un permiso de pesca brasileño, sin que den de baja a la

bandera española. En la última reunión del ICCAT, Brasil reclamó 4.000 toneladas más de cuota: que se quiten 500 toneladas a Uruguay, 1.000 a España, y otras 1.000 a Namibia, y se le otorguen a sí porque tiene más unidades. España dijo que no porque Brasil estaba reclamando cuota con sus buques. Ahora, si Brasil logra plasmar el aumento de la cuota, automáticamente, esa flota daría de baja a la bandera española y se integraría a la flota brasileña. Quiere decir que se convertirían en empresas cien por cien brasileñas y España perdería treinta empresas pesqueras en favor de Brasil. De ahí que a España le interese que Uruguay mantenga esa cuota y que no haya un monopolio en el Atlántico Sur por parte de Brasil.

SEÑOR BEROIS QUINTEROS.- Cuando su empresa pide la posibilidad de tener cuota de pez espada, ¿cuál es el argumento que sustenta que haya cero cuota disponible?

SEÑOR ETCHART. - Que está toda otorgada, y es cierto, pero no está explotada.

SEÑOR ORTIZ.- La licencia otorgada a esa empresa que tiene 400 toneladas autorizadas debe tener un plazo de seis meses por contrato en el que, si no se usa suficientemente, caduca. Y si, como dijo el señor Etchart, esas empresas salen a alta mar con dos buques pesqueros, donde como máximo pueden extraer 60 toneladas, contando alrededor de una tonelada y media por día, está habiendo un sobrante y el tiempo ya ha transcurrido.

SEÑOR ETCHART. - Esos dos buques no pueden navegar sesenta días porque no tienen autonomía de combustible; solo pueden navegar, como máximo, diez días. Además, son buques fresqueros, es decir que no pueden congelar el producto que llevan, por lo cual no se pueden quedar más de diez o doce días en la mar. De ahí que, en sus salidas, la captura se limita a 7 o 9 toneladas, dependiendo de lo bien que se le dé la pesca.

Cuando hablamos de buque que navegue sesenta días, nos referimos al Torre del Paynes -perteneciente a una empresa colega-, que es el único que realmente podemos reconocer que es un congelador de ultramar y que, en el mejor de los casos, trae 130 toneladas de captura en bodega. Cuando hablo de captura, hago una referencia general: pueden ser 40 o 50 toneladas de pez espada y el resto tiburón azul, atún y fauna acompañante.

SEÑOR SELLANES.- Es decir que es la empresa que tiene adjudicada esa cantidad de toneladas de pesca y que en realidad no las pesca es la que tiene en venta a otras empresas la posibilidad de pescar. Por lo tanto, no depende de la DINARA, sino de la empresa que tiene otros doce permisos que no utiliza, para la cual debe ser mucho mejor negocio venderlos que salir a pescar.

SEÑOR ETCHART. - Obviamente.

SEÑOR ORTIZ.- ¿Por qué DINARA mantiene esos permisos, cuando la empresa no tiene una flota suficiente para tener su concesión, en detrimento de otras que los están solicitando? Eso es lo que están planteando ustedes y que tendremos que preguntar al Capitán Flangini cuando concurra a la Comisión.

SEÑOR ETCHART. - Además, es muy llamativo que haga casi un año que nosotros tenemos seis permisos de pesca esperando ser aprobados, en una pesquería sustentable, como es la del tiburón o la del pez espada, en la que es imposible crear problemas con terceros países porque se hace en altamar, y que, al mismo tiempo, se sigan otorgando permisos, por ejemplo, de merluza negra -este es el caso del Paloma V, y además hace veinte o treinta días se los otorgaron a la misma gente del Maya y del Viarza; es cuestión de tiempo para que sea noticia-, que es una especie costera y que si el barco no se acerca a la costa y se mete en aguas de otros países, es muy difícil de pescar. Esos permisos se otorgan en veinte o treinta días; nosotros llevamos esperando casi un año por seis permisos, y de los que están operativos actualmente -el Australis, el Borealis y el Playa Pocitos-, el que tomó menos tiempo demoró once meses.

SEÑOR PRESIDENTE.- En teoría, cuando se solicita una autorización para determinada pesquería que no esté cerrada, no solamente hay que establecer cuál es la especie objetivo, sino también las

características del barco con el que se va a pescar. ¿En los permisos solicitados por esta empresa de La Paloma se cumplió con ese requisito?

SEÑOR ETCHART. - No estamos informados al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando ustedes hacen la solicitud de permiso para pesca del tiburón azul, el objetivo de pesca es dicha especie y nunca el pez espada porque, si no, solicitarían permiso para pescar pez espada. Cuando, además del tiburón azul, pescan pez espada como faena acompañante, ¿ustedes denuncian antes de que empiece el descargue que han pescado tiburón azul y pez espada y además que han pescado más del último que del primero?

SEÑOR ETCHART. - Nunca pescamos más pez espada que tiburón azul; el porcentaje era 10% de pez espada. Y además de denunciarlo antes, que conste que llevamos un observador de la DINARA a bordo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Explico por qué hice esa pregunta. Cuando el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca concurrió a esta Comisión, se le preguntó por qué la tolerancia era cero, y él manifestó que, en virtud de que siempre existe fauna acompañante, era para evitar que, aprovechando una pesquería no cerrada, se utilizara para la pesquerías cerradas. Pero que en ese caso, si se denunciaba, no se multaba, sino que se decomisaba lo que correspondía y se permitía la comercialización del resto.

Esto figura en la primera página de la versión taquigráfica del día 3 de agosto. Por lo tanto sería bueno que la leyeran porque, además, establece una serie de análisis estadísticos de cuáles han sido los decomisos durante el último año, determinando en qué casos ha habido excesos y, aunque no recuerdo bien ahora, creo que marca un 8% en ese sentido. Es decir que en el caso de que la pesca objetiva hubiera sido tiburón azul y no pez espada, el decomiso de la mercadería habría impedido que ustedes la hubieran vendido y hubieran tenido que pagar después tres veces más que el precio al que la vendieron, porque si la hubieran decomisado, ustedes no la habrían vendido y el perjuicio no habría existido.

SEÑOR ETCHART. - Que conste que la comunicación se efectuó 48 horas después de la entrada del buque, ya descargado y casi pronto para salir nuevamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero la disposición está establecida y supongo que debe ser de conocimiento de ustedes.

SEÑOR COUSELO (don Raúl).- Nosotros estábamos basados en la palabra del Capitán Flangini, quien nos dijo que si bien no lo plasmaba en la letra, mientras él estuviera dentro de la DINARA ese "by catch" -por así decirlo- estaría contemplado en las bajadas. Por eso, nosotros, de buena fe, le pasamos un informe de cuánto y cómo se venía pescando.

SEÑOR PRESIDENTE.- De cualquier manera, en la versión taquigráfica antes mencionada figuran las razones de la tolerancia cero. Más allá de que no se pueda compartir, en conocimiento de esas razones, ustedes no deberían haber vendido el pez espada, sino que tendrían que haber pedido el decomiso y, de esa manera, se habrían evitado el perjuicio que tuvieron.

SEÑOR ETCHART. - Reitero que si el armador de este buque o los que están presentando en este momento la solicitud de incorporación a la flota entran en conocimiento de que cuando lleguen a puerto se les va a incautar la fauna acompañante, que es parte de la captura del barco -cuando el armador pone carnada en el anzuelo está poniendo plata en el agua, porque tiene que pagar al tripulante por el trabajo de limpieza y de proceso de ese pescado, y el combustible para poder congelarlo-, la empresa se les vuelve inviable, al punto de que el buque Playa Pocitos se estaría yendo de la bandera en esta próxima marea, en caso de que no logremos solucionar esto, que es una decisión única en el mundo; no hay otro país del mundo que aplique este reglamento.

SEÑOR SELLANES.- Quisiera saber si el pez espada es una especie sobreexplotada, porque el Presidente hizo referencia a lo que dijo el Ministro, y este habló de la tolerancia cero para la pescadilla y la corvina por tratarse de especies sobreexplotadas

Quisiera saber si el pez espada también está sobreexplotado y por eso la tolerancia cero, o es una especie que se puede seguir explotando y no debería correr lo de la tolerancia cero.

SEÑOR ETCHART. - No está sobreexplotada. De hecho, es una especie sustentable, una pesquería sustentable. Quien regula esa pesquería es el ICCAT y, reitero, Uruguay tiene cuota como para poder explotar.

Todos los países, cuando toman en cuenta el otorgamiento de licencias, siempre quedan con una "cuotita basura" -como le llama en la jerga de los Ministerios de pesca- para aplicarle a los buques que van a otras pesquerías a obtener un "by catch". De otro modo, le estamos diciendo a una empresa uruguaya, como es la empresa armadora del buque Playa Pocitos que además del IVA, del IMESI y de los impuestos que le corresponden, va a tener que dar un 10% de su capital de ingreso al Estado cada vez que complete una marea. O sea que a esa empresa le estamos aplicando un impuesto más, y no hay ninguna otra empresa en ningún otro rubro que se le exija, además de los impuestos como a cualquier ciudadano, un 10% extra. ¿A razón de qué? ¿A fin de qué? ¿Basado en qué? Es un poco arbitrario y muy difícil de explicar a inversores extranjeros, que además de todos los impuestos legales que el país pone y que ellos deben acatar cuando deciden operar aquí, deben abonar ese 10% extra porque en los papeles dice que hay que pagarlo.

Además, tengamos en cuenta que le estamos haciendo pagar ese 10% por una especie que no está sobreexplotada y que Uruguay ni siquiera está explotando su propia cuota. Entonces, estamos siendo más realistas que el rey a la hora de aplicar la norma en algunos puntos, pero en otros, estamos obviando mirar que tenemos cuota disponible para poder usarla y que, además, beneficia al país porque se mantiene dentro del ICCAT y de las pesquerías de grandes túnidos, lo que entiendo que es muy importante para el país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aquí se mencionó un buque que está pescando un poco más de 100 toneladas; creo que fue el Torre de Paime.

SEÑOR ETCHART. - Es el Torres del Paime, y mencioné que este buque está pescando un poco más de 100 toneladas en el total de captura.

SEÑOR PRESIDENTE.- También se mencionó aquí al buque pesquero Borealis, cuyo armador es la empresa Ebralito S.A.

Tenemos un problema que planteó la delegación que recibimos anteriormente.

SEÑOR ETCHART. - Conozco a los muchachos y más o menos estoy al tanto del problema.

Quisiera explicar esto a la Comisión para que quede claro cuál es nuestra función.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ellos acaban de denunciar que a bordo del buque Borealis, perteneciente a la empresa Ebralito S.A., el relacionamiento con el 1er. Oficial y con el Contramaestre es bastante complicado, inclusive hasta en el acceso a los medios de alimentación. Entonces, en la medida en que ustedes son la otra parte, planteamos esta denuncia.

SEÑOR ETCHART. - Nosotros somos empleados de Ebralito S.A., igual que ellos; somos quienes les gestionamos permiso, bandera, licencia; somos gestores pero no somos los armadores. Si ustedes quieren que los contactemos con los armadores, podemos hacerlo. Inclusive, algo le comunicamos, porque ellos nos avisaron de esta instancia. Es más: tenemos una copia de la denuncia porque hay un muy buen relacionamiento con las tripulaciones, que se da -como ya dije- porque hemos gestionado la parte documentaria, hemos hecho los anticipos de sueldo, etcétera, todo por encargo del armador y de común de acuerdo con los tripulantes, pero somos empleados igual que ellos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, tomamos como válidos tres ofrecimientos que hicieron: facilitarnos la comunicación con el señor Fragueiro, con el ICCAT y con la empresa Ebralito S.A.

Vamos a analizar toda la información y seguramente vamos a tomar alguna medida. De todas maneras, en cualquier caso vamos a informarlos.

Agradecemos la visita de nuestros invitados.

Se levanta la reunión.